

Weltpolitiker ignorieren wachsende Sicherheitsprobleme bzgl. grüner Energie

geschrieben von Chris Frey | 17. Januar 2024

Steve Goreham

Die Staaten der Welt sind dabei, eine beispiellose Energiewende zu vollziehen. Bis 2050 soll der Umstieg von Kohle, Erdöl und Erdgas auf erneuerbare Energiequellen erzwungen werden. Wichtige Elemente der vorgeschlagenen Umstellung leiden jedoch unter erheblichen Sicherheitsmängeln. Dabei handelt es sich um Batterien für Elektrofahrzeuge und die Stromspeicherung sowie um Wasserstoff-Treibstoffe für die Industrie.

Die meisten Energiequellen bergen Sicherheitsrisiken. Benzinautos können explodieren oder brennen, insbesondere nach Kollisionen. Es ist bekannt, dass Erdgaspipelines und Verarbeitungsanlagen explodieren oder brennen können. In Kernkraftwerken kam es zu bekannten Katastrophen wie Three Mile Island, Tschernobyl und Fukushima, als die Kühlsysteme ausfielen. Die grüne Energie bringt jedoch eine neue Dimension von Sicherheitsproblemen für die Gesellschaft mit sich.

Die Umstellung von Benzin- und Dieselfahrzeugen auf Elektromodelle ist ein wichtiger Bestandteil der grünen Energiewende. Präsident Joe Biden, andere führende Politiker und die Internationale Energieagentur fordern, dass Elektrofahrzeuge bis 2050 die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor vollständig ersetzen. Elektrofahrzeuge mit Hochleistungsbatterien sind eine neue Technologie, die sich schnell auf dem Markt durchsetzt. Die Automobilhersteller konkurrieren darum, die Reichweite von Elektrofahrzeugen durch die Einführung größerer und leistungsfähigerer Batterien zu erhöhen. Aber Batteriebrände könnten die EV-Revolution gefährden.

Lithiumbatterien in Mobiltelefonen und anderen tragbaren elektronischen Geräten sind wegen der Brandgefahr im Gepäckraum von Verkehrsflugzeugen verboten. Batterien in Elektroautos enthalten Graphit, Metalle und andere Materialien, die in entflammare Elektrolyte getaucht sind und tausendmal mehr Energie haben als eine Handy-Batterie. Wenn sie sich entzünden, können sie stundenlang mit sehr großer Hitze brennen und sind extrem schwer zu löschen.

Elektroautos entzündeten sich spontan. Anfang des Jahres wollte ein Vater aus Elk Grove, Illinois, auf den Highway 99 auffahren, als er spürte, dass sein Tesla zu zittern begann. Er fuhr an den Straßenrand und verließ sein Auto, kurz bevor es in Flammen aufging. Er konnte die

Kindersitze auf der Rückbank nicht mehr retten und war froh, dass seine Kinder zu Hause waren.

In diesem Sommer musste eine Autobesitzerin aus Florida ihr Auto zur Wartung bringen und bekam einen Mercedes EV als Leihwagen zur Verfügung gestellt. Der **Leihwagen** war in ihrer Garage geparkt und wurde nicht aufgeladen, als er in Flammen ausbrach. Die Flammen und der Rauch verursachten schwere Schäden an ihrem Haus.

Auch bei den Elektroautos von BMW, Ford, GM, Hyundai und Tesla gab es bereits Probleme mit Batteriebränden. Im bekanntesten Fall rief GM alle 141.000 Chevrolet Bolts **zurück**, die zwischen 2016 und 2021 hergestellt worden waren. Im August kündigte der Elektro-Lkw-Hersteller Nikola einen **Rückruf** aller 209 seiner schweren Elektro-Lkw aufgrund von Batteriebränden an.

Insgesamt übersteigt die Zahl der **Brände** von Elektrofahrzeugen pro Fahrzeug nicht die von ICE-Fahrzeugen. Elektroautos können sich jedoch unerwartet entzünden, wenn sie über Nacht in der Garage aufgeladen werden oder auch nur in der Einfahrt geparkt sind – Orte, an denen benzinbetriebene Autos normalerweise nicht in Brand geraten.

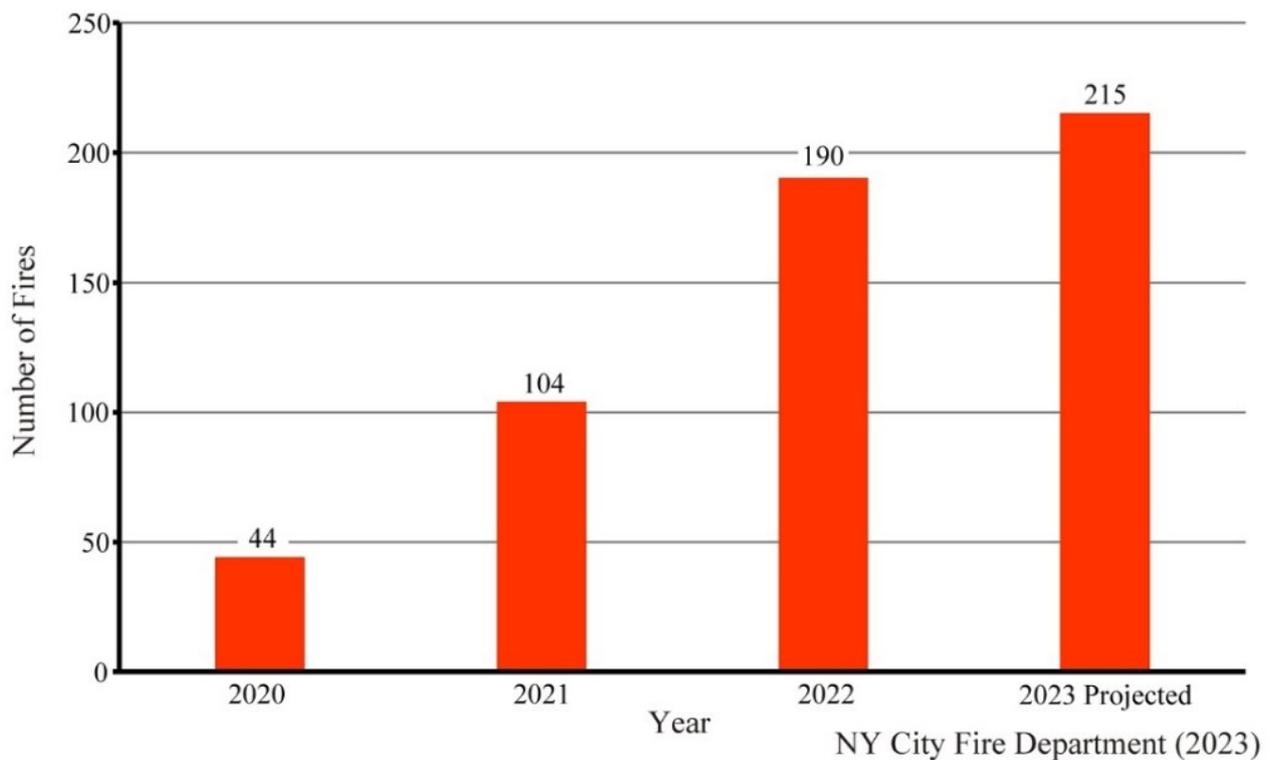
Batteriebrände sind sehr schwer zu löschen. Sie können stundenlang brennen, während die Feuerwehr sie mit Wasser löscht, und sogar wieder aufflammen, nachdem das Feuer scheinbar gelöscht ist. Einige Feuerwehren haben das brennende Elektrofahrzeug angehoben und in einen riesigen Wassertank **fallen** lassen, um die Flammen zu löschen.

Netzgebundene Batterien werden von Versorgungsunternehmen in Australien, den USA und anderen Ländern eingesetzt. Dabei handelt es sich um riesige Batterien, die als Stromspeicher zur Unterstützung von Wind- und Solaranlagen dienen. Wenn Wind- und Solarsysteme überschüssigen Strom erzeugen, kann dieser in Batterien gespeichert und wieder abgegeben werden, wenn der Wind nicht weht oder die Sonne nicht scheint. Bei Batterien im Netzmaßstab besteht jedoch ebenfalls das Problem der Selbstentzündung.

Heute **speichern** netzgeeignete Batterien nur etwa ein Millionstel des weltweit jährlich verbrauchten Stroms, aber in vielen der wenigen bereits eingesetzten Batterien kam es zu Großbränden. In Arizona, Kalifornien, New York in den USA sowie in Australien und in UK sind Batterien in Flammen aufgegangen. Batteriebrände im Netz sind die Folge eines thermischen Durchgehens, das durch mechanische Beschädigung, schlechte Klimatisierung oder Überladung verursacht wird.

Was ist derzeit die Hauptursache für Brandunfälle in New York City? Die Antwort ist nicht Kochen oder Rauchen, sondern Brände von Lithiumbatterien in E-Bikes. Die Akkus von E-Bikes gehen beim Aufladen oder einfach im Leerlauf spontan in Flammen auf. Nach der Entzündung brennen die Batterien mit großer Hitze und setzen Lagerräume oder ganze Gebäude in Brand, wobei manchmal Bewohner getötet oder verletzt werden.

NY City E-bike Fires 2020-2023



Nach Angaben des New York City Fire Department stieg die Zahl der [Brände](#) von E-Bikes von 44 im Jahr 2020 auf mehr als 200 im vorigen Jahr. Die Brände haben in den letzten zwei Jahren in der Stadt zehn Todesfälle und über 200 Verletzte verursacht.

Grüner Wasserstoff, gewonnen aus der Elektrolyse von Wasser, wird auch als neuer Kraftstoff für die Energiewende vorgeschlagen. Führende Politiker fordern eine Wasserstoffwirtschaft, um Emissionen zu reduzieren und die globale Erwärmung zu bekämpfen. Wasserstoff wird als Kraftstoff für den Verkehr und als Ersatz für Erdgas und Kohle in der Schwerindustrie angepriesen. Weltweit wurden mehr als 280 Milliarden Dollar an Subventionen für die Entwicklung von grünem Wasserstoff [bereitgestellt](#).

In der Natur kommt Wasserstoff jedoch nur in Form von Verbindungen vor. Reiner Wasserstoff ist sehr reaktionsfreudig und benötigt in Gegenwart von Sauerstoff nur eine geringe Energiemenge, um in Flammen aufzugehen. Der überstürzte Einsatz von Wasserstoff als Kraftstoff kann daher zu einem großen Sicherheitsrisiko werden.

Im Jahre 1937 explodierte das Luftschiff Hindenburg in Lakehurst, New Jersey. Die Explosion beendete die 35 Jahre andauernden Bemühungen um den Einsatz von Wasserstoff-Luftschiffen. Zwischen 1908 und 1937 [explodierten](#) mehr als zwei Dutzend Luftschiffe durch versehentliche Wasserstoffbrände, wobei Hunderte von Passagieren und Besatzungsmitgliedern ums Leben kamen. Die Welt entschied, dass Wasserstoff-Luftschiffe zu gefährlich seien, um sie weiter zu nutzen.

Die Befürworter grüner Energie fordern nun jedoch ein Netz von Wasserstoff-Pipelines, öffentliche Wasserstoff-Tankstellen für Fahrzeuge und sogar die Verwendung von Wasserstoff zum Heizen von Häusern. In diesen Systemen muss der Wasserstoff auf einen Druck von 700 Atmosphären komprimiert werden, so dass Lecks wahrscheinlich sind. Und anders als bei Erdgas besteht bei Wasserstoff die **Gefahr** einer spontanen Verbrennung, die zu Explosionen und Bränden führen kann.

Vizepräsidentin Kamala Harris hat kürzlich 1 Milliarde Dollar an Zuschüssen für elektrische Schulbusse **angekündigt**. Doch die Zahl der **Brände** von Elektrobussen auf der ganzen Welt nimmt zu. Ich hoffe, dass es nicht zu spontanen Bränden in Elektrobussen voller Kinder kommt.

Es ist klar, dass die führenden Politiker der Welt die wachsenden Sicherheitsprobleme der grünen Energie ignorieren. Aber das dürfen sie nicht.

*Steve **Goreham** is a speaker on energy, the environment, and public policy and the author of the new bestselling **book** Green Breakdown: The Coming Renewable Energy Failure.*

*This piece originally **appeared** at DailyCaller.com and has been republished here with permission.*

Link:

<https://cornwallalliance.org/2024/01/world-leaders-ignore-growing-safety-issues-with-green-energy/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE